



Liebe Leserinnen und Leser,

**'Wer das Morgen nicht bedenkt, wird Kummer haben, bevor das Heute zu Ende geht.'**

(Konfuzius, 551–479 v. Chr.)

**D**ie Zeiten scheinen schlecht zu werden. Jeden Tag neue, düstere(re) Prognosen. Jeden Tag die Erkenntnis, wie eng doch Finanz- und Realwirtschaft miteinander verknüpft sind. Und jeden Tag die Erkenntnis, dass die Logistik als Orchestrator globaler Wertschöpfungsketten sofort und unmittelbar von Veränderungen betroffen ist.

Doch genau dies macht schon jetzt Hoffnung auf das Kommende: Denn auf ein Tief folgt immer ein Hoch. Antizyklisches Verhalten ist damit – wie so oft – das Gebot der Stunde, und Optimierungen in logistische Strukturen und Prozesse waren selten angemessener und einfacher durchzusetzen als heute.

++++  
*Informationen zu unserem Leistungsspektrum finden Sie unter [www.timconsult.de](http://www.timconsult.de)*  
++++

In dieser Ausgabe lesen Sie (bitte klicken):

- Seeverkehr 2009 – Transportmärkte in Aufruhr
- TIM CONSULT-PlanoGrapher – Kostenoptimale Allokation von Teilen
- Cross Docking für Binnenschiffe–  
TIM CONSULT mit Wirtschaftsdelegation Baden-Württemberg in Antwerpen und Brüssel
- TIM CONSULT eröffnet neuen Standort in Moskau
- Vorankündigung: TIM CONSULT auf der LogiMAT 2009
- Neue Verstärkung im Team
- Kontakt

*Wir wünschen I hnen und I hrer F amilie ein besinnliches Weihnachtsfest  
und einen gelungenen S tart in 2009.*

Mit herzlichen Grüßen aus Mannheim

Ihr

TIM CONSULT-Team

## Seeverkehr 2009 – Transportmärkte in Aufruhr

Das Jahr 2008 war in vielerlei Hinsicht ein sehr turbulentes Jahr für den globalen Seeverkehr. Extreme Bunker-Preisschwankungen, die Auflösung der EU-Gruppenfreistellung im Oktober sowie aktuell die globale Finanzkrise haben auf dem weltweiten Transportmarkt deutlich ihre Spuren hinterlassen. Für 2009 ist noch keine Stabilisierung in Sicht, die Ereignisse dieses Jahres werden den Markt weiterhin stark beeinflussen, und sowohl Reeder als auch Verloader stehen vor der Herausforderung, die neuen Begebenheiten zu bewältigen.

### Entwicklung des Rohölpreises

Das Jahr 2008 war zu Beginn von einem extrem starken Anstieg des Rohölpreises geprägt; während der ersten sechs Monate wurde ein Plus von fast 50 Prozent verzeichnet, was entsprechend direkte Auswirkungen auf die Schiffsdieselpreise hatte. Mitte Juli 2008 kostete der Bunker 730 US-Dollar je Tonne – 60 Prozent mehr als zu Anfang des Jahres.

Die hohen Treibstoffkosten lösten eine neue Diskussion zwischen Reedern und Verladern aus, wie die Bunker-Kosten und das zukünftige Schwankungsrisiko zu tragen und zu verteilen waren. Dies war insbesondere auf den Langstrecken interessant, wo Treibstoffkosten den größten Kostentreiber stellen. Ähnlich den Dieselpreisgleitklauseln, die bereits seit Jahren im Landverkehr verwendet werden, wurden nun erstmals im Seefrachtbereich analog Bunkerklauseln verhandelt und eingeführt.

Ironischerweise fiel die Einführung dieser Klauseln nun wiederum in eine Zeit, in der die Rohöl- und Bunkerpreise bereits wieder einem starken Verfall ausgesetzt waren. Seit der Höchstmarke im Juli liegt der Bunker Ende 2008 nun wieder auf dem gleichen Niveau wie Anfang des Jahres 2007, dies entspricht einem Minus von rund zwei Dritteln! Demzufolge sind die Seefrachtraten entsprechend der Klauseln vor allem auf den Langstrecken wieder erheblich gesunken.

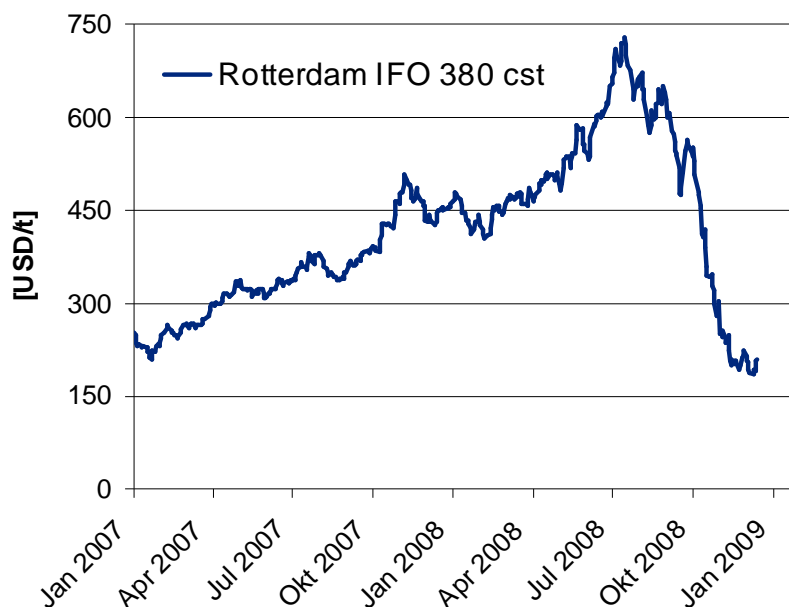


Abb. 1: Bunkerpreisentwicklung Jan. 2007–Dez. 2008

Quelle: TIM CONSULT

## Aufhebung der Gruppenfreistellung

Ein zweites großes Thema im Sommer war die Aufhebung der Gruppenfreistellung, wodurch die Schifffahrtskonferenzen aufgelöst wurden. Somit dürfen die Reedereien seit Mitte Oktober keine gegenseitigen Preisabstimmungen bezüglich diverser Zuschläge ausüben. Im Vorfeld war die Spannung groß – sowohl bei Reedereien als auch bei Verladern. Es gab vielfältige Stimmen über die Auswirkungen. So waren zwar schon zuvor alle Kostenelemente der Seefracht prinzipiell frei verhandelbar, jedoch orientierte sich ein Großteil des Marktes an den in den Konferenzen festgelegten Zuschlägen, beispielsweise für Bunker oder Hafengebühren (Terminal Handling Charges (THC)). Die Aufhebung dieser Orientierungswerte führte nun zu einer größeren Intransparenz im Markt, jedoch auch zur Möglichkeit, alle Kostenbestandteile individuell und flexibel zu verhandeln.

Die Aufhebung der Gruppenfreistellung wurde jedoch in den letzten Wochen von der für viele überraschend stark wirkenden Finanzkrise in den Schatten gestellt. Viele Verlader haben mittlerweile ihre Produktion massiv gedrosselt, die Nachfrage an Produkten hat in vielen Märkten stark abgenommen, und die Kaufkraft ist in vielen Ländern deutlich zurückgegangen. Dies hat einen erheblichen Einfluss auch auf die globale Seefrachtindustrie. Die Nachfrage an in Asien produzierten Gütern ist erheblich gesunken, was entsprechend einen stark reduzierten Kapazitätsbedarf für Transporte insbesondere aus China zur Folge hat, einem Markt, der in den letzten Jahren (vor allem im Vorfeld der Olympischen Spiele) von Kapazitätsengpässen und hohen Preisen gekennzeichnet war.

## Überkapazitäten

Eine ähnliche Situation zeigt sich auf dem nordamerikanischen Markt, wo der Transportbedarf als Folge der abgeschwächten Kaufkraft in den USA ebenfalls stark sinkt. Da die Finanzkrise massive Auswirkungen im globalen Stil hat und selbst die Boomregionen nicht verschont werden, stehen die Reedereien vor dem Problem, die Überkapazitäten nicht auf andere Märkte ohne weiteres umverteilen zu können. Zudem drängt eine Flut von neu gelieferten Schiffen auf den Markt, die zusammen mit den bereits genannten Faktoren zu einem beträchtlichen Preiseinbruch auf zahlreichen Trades führen. In einzelnen Fahrtgebieten, vor allem ex Asien, liegen die Raten daher teilweise zwei Drittel unter den Vorjahresraten!

Jedoch nicht auf allen Fahrtwegen führt der Einbruch der Nachfrage zu sinkenden Frachtkosten. Da die Reedereien aufgrund der hohen Nachfrage ex Asien bisher gezwungen waren, Leercontainer wieder zurückzuführen, wird dieses Ungleichgewicht nun wieder leicht angepasst. Das Ratenniveau für Transporte nach Asien, das in den letzten Jahren von Tiefpreisen gekennzeichnet war, befindet sich daher entgegen dem globalen Trend wieder im Anstieg.

## Einfluss des Euro

Ein weiterer Aspekt bei der Betrachtung der Frachtkosten ist zumindest bei den europäischen Verladern die Entwicklung des Euro, da der Großteil der Frachten in der US-amerikanischen Währung abgerechnet wird. Diese war 2008 ähnlich unkonstant wie die Entwicklung des Ölpreises und hatte im Juli mit einem Euro-Höchststand von über 1,50 USD je Euro ihren (vorläufigen) Höhepunkt.

Interessanterweise schwächte die Währungsentwicklung die Folgen für die europäischen Verlader jeweils ab. Während diese in der ersten Jahreshälfte die steigenden Treibstoffkosten und Frachtraten mit dem erstarkten Euro kompensieren konnten, werden die derzeitigen Ratenreduktionen teilweise durch den stärker gewordenen Dollar (+20 Prozent) wieder aufgehoben.

### Fazit: Transparenz über TCO-Analysen

Die Effekte der oben beschriebenen Entwicklungen sind somit sich überlagernd, zum Teil ausgleichend und zum Teil verstärkend. Nur durch Bewertung des konkreten Einflusses der einzelnen Faktoren kann der Gesamteinfluss auf die Seefrachtraten auf den einzelnen Fahrtgebieten abgeschätzt werden. Eine TCO-Auswertung (TCO = Total Cost of Ownership) ist hierbei ein kraftvolles Instrument um die Kostenstruktur der Reeder zu analysieren und damit auch die Ratenniveaus auf verschiedenen Märkten besser bewerten zu können.

Zudem werden Marktrecherchen wichtiger denn je, um die aktuellen Marktentwicklungen und deren Auswirkungen zu verstehen und auch zukünftige Marktentwicklungen besser einschätzen zu können. Derzeit wird der Markt zwar auf breiter Front von einer deutlichen Reduzierung der Ratenniveaus beherrscht, jedoch bleibt abzuwarten, wie lange dieser Trend anhalten wird. Es bleibt also spannend!

---

Sofie Andrejtz  
Seniorberater  
+49 (621) 150448-81  
[s.andrejtz@timconsult.de](mailto:s.andrejtz@timconsult.de)

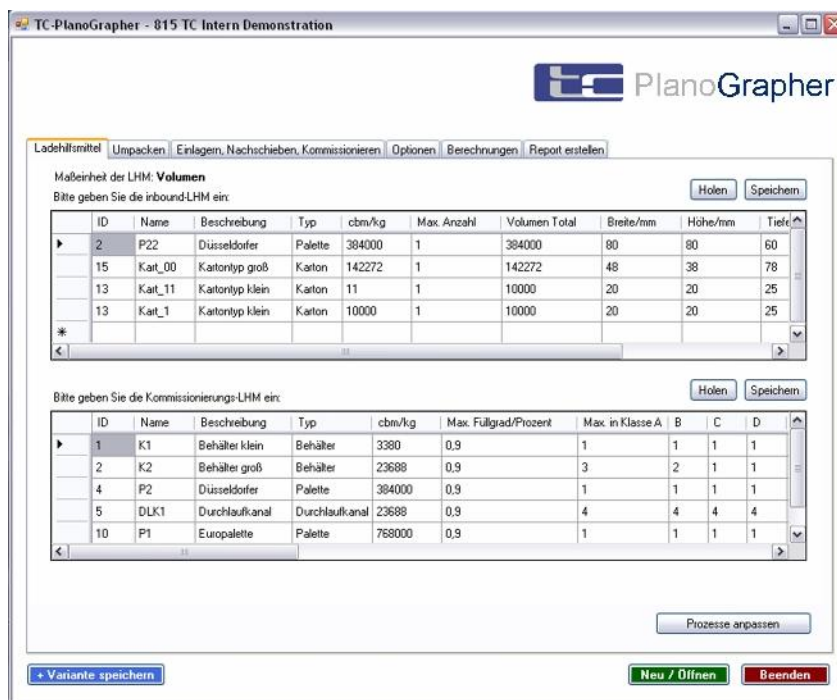
Michael Braun  
Berater  
+49 (621) 150448-96  
[m.braun@timconsult.de](mailto:m.braun@timconsult.de)

[Inhaltsverzeichnis](#)

## TIM CONSULT-PlanoGrapher – Kostenoptimale Allokation von Teilen

Palettenregale, Fachbodenregale, sonstige Spezialregale – die Vielfalt der Lagertechnik ist groß. Wie aber lagert man Teile kostenoptimal? Häufig bestimmen Anlieferungsmengen oder vorhandene Einrichtungen den Lagerort, ohne auf den Aufwand bei der Kommissionierung und beim Nachschub zu achten. Den Einsparungen beim Planungsaufwand zur Ermittlung des optimalen Ladehilfsmittels (LHM) für ein bestimmtes Teil stehen dabei meist erhebliche Mehrkosten aufgrund einer nicht optimalen Artikelbereitstellung gegenüber. So lässt sich durch die optimierte LHM-Allokation der Teile und den darauf abgestimmten Einsatz von Lagertechnik die Produktivität um bis zu 35 Prozent erhöhen (Anstieg der Zugriffsdichte etc.).

Bedingt durch Einkaufs-/Transportkonditionen werden in der Praxis jedoch häufig große LHM (z. B. Paletten) eingesetzt, welche zwar den Nachschubaufwand minimieren, aber aufgrund der geringen Artikeldichte je qm zu hohen Wegzeiten und damit Kommissionieraufwand führen. Sollten diese Inbound-LHM damit idealerweise umgepackt werden, was einerseits zu erhöhtem Handlingaufwand im Wareneingang führt, aber andererseits eine bessere Kommissionierproduktivität bedeutet? Und wenn ja, welches ist dann das optimale Einlager-LHM? Oder rechnet sich dieser Zusatzaufwand nicht und man sollte einfach das Inbound-LHM 1:1 im Lager verwenden?



The screenshot shows the 'TC-PlanoGrapher - 815 TC Intern Demonstration' window. It features a menu bar with 'Umpacken', 'Einlagern, Nachschieben, Kommissionieren', 'Optionen', 'Berechnungen', and 'Report erstellen'. Below the menu, there are buttons for 'Holen' and 'Speichern'. The main area contains two tables for inputting LHM data.

**Table 1: Bitte geben Sie die inbound-LHM ein:**

ID	Name	Beschreibung	Typ	cbm/kg	Max. Anzahl	Volumen Total	Breite/mm	Höhe/mm	Tiefe/mm
2	P22	Düsseldorfer	Palette	384000	1	384000	80	80	60
15	Kart_00	Kartontyp groß	Karton	142272	1	142272	48	38	78
13	Kart_11	Kartontyp klein	Karton	11	1	10000	20	20	25
13	Kart_1	Kartontyp klein	Karton	10000	1	10000	20	20	25

**Table 2: Bitte geben Sie die Kommissionierungs-LHM ein:**

ID	Name	Beschreibung	Typ	cbm/kg	Max. Füllgrad/Prozent	Max. in Klasse	A	B	C	D
1	K1	Behälter klein	Behälter	3380	0,9	1	1	1	1	1
2	K2	Behälter groß	Behälter	23688	0,9	3	2	1	1	1
4	P2	Düsseldorfer	Palette	384000	0,9	1	1	1	1	1
5	DLK1	Durchlaufkanal	Durchlaufkanal	23688	0,9	4	4	4	4	4
10	P1	Europalette	Palette	768000	0,9	1	1	1	1	1

Additional buttons at the bottom include '+ Variante speichern', 'Prozesse anpassen', 'Neu / Öffnen', and 'Beenden'.

Abb. 1: Eingabemaske des TC PlanoGrapher

Quelle: TIM CONSULT

Um diese Fragen zu beantworten und das Optimierungspotenzial in der Intralogistik identifizieren und nutzen zu können, entwickelte TIM CONSULT den TC-PlanoGrapher. Dies ist ein Softwareinstrument, welches bei der Optimierung der Artikelallokation im Lager einfach und nachhaltig unterstützt. Der TC-PlanoGrapher untersucht im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung aller Materialbewegungen von Wareneingang bis Warenausgang, bei gegebenen Sortiments-, Durchsatz- und Bestandsstrukturen, die entscheidungsrelevanten intralogistischen Gesamtkosten für im Tool frei definierbare Einlager-LHM. Für jedes Teil wird individuell, entsprechend seines Durchsatzverhaltens, die gesamtkostenop-

timale Lösung ermittelt. Vielfältige Reports und Analyseinstrumente erlauben dabei auch die Betrachtung alternativer Szenarien.

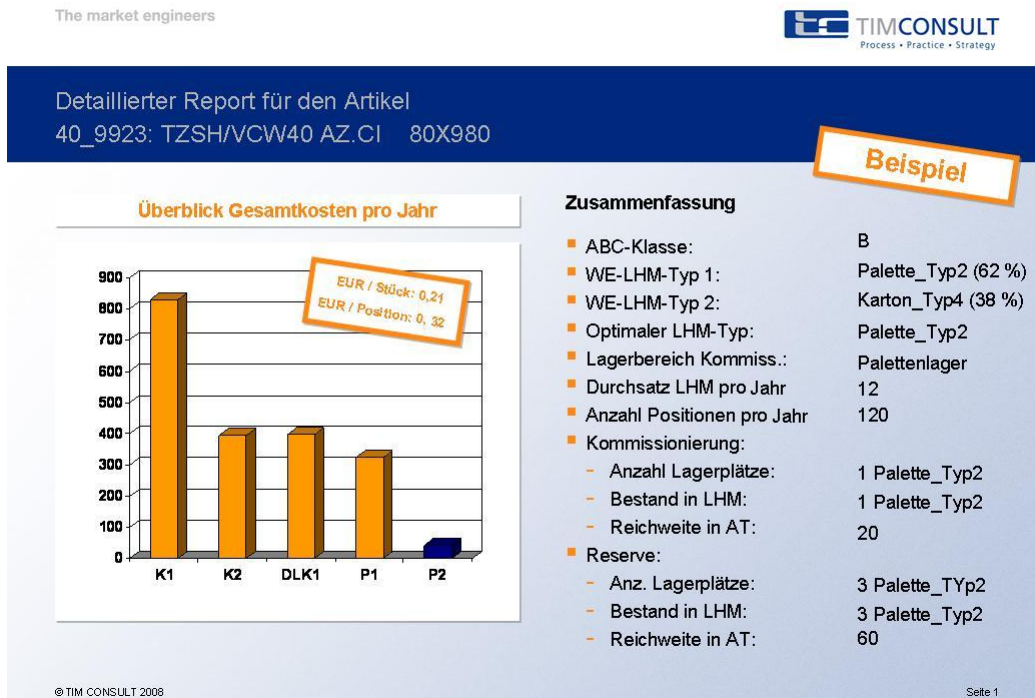


Abb. 2: Beispielreport TC-PlanoGrapher  
Quelle: TIM CONSULT

Neben einer vollständigen Transparenz der Kostenwirkungen ihres LHM-Sortiments können Unternehmen durch den TC-PlanoGrapher somit erstmalig schnell und strukturiert auf Veränderungen im Durchsatzverhalten eines Artikels reagieren und den je nach Position im Produktlebenszyklus optimalen Ladehilfsmitteltypen bzw. Lagerbereich auswählen.

Der PlanoGrapher ist Schwerpunktthema unseres Standes auf der LogiMAT 2009. Am 5. März 2009 von 14.30–15.00 Uhr wird Herr Marco Krämer, Projektleiter im Bereich Logistics Engineering bei TIM CONSULT, im Forum 3 in Halle 5 die Wirkungsweise und Potenziale des TC-PlanoGrapher im Rahmen eines Vortrags vorstellen.

Zudem können sich interessierte Unternehmen während der ganzen LogiMAT 2009 am Stand von TIM CONSULT in Halle 5, Stand 416 über die vielfältigen Funktionen und Einsatzmöglichkeiten des TC-PlanoGrapher informieren.

Ansprechpartner bei TIM CONSULT für dieses Thema sind:

Frieder Töpfer  
Principal  
+49 (621) 150448-75  
[f.toepfer@timconsult.de](mailto:f.toepfer@timconsult.de)

Marco Krämer  
Projektleiter  
+49 (621) 150448-80  
[m.kraemer@timconsult.de](mailto:m.kraemer@timconsult.de)

[Inhaltsverzeichnis](#)

## Cross Docking für Binnenschiffe– TIM CONSULT mit Wirtschaftsdelegation Baden-Württemberg in Antwerpen und Brüssel

Auf Einladung des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg war TIM CONSULT Ende November in Person von *Dr. Michael Schröder* Teil einer hochrangigen zwölköpfigen Delegation aus Politik und Wirtschaft. Unter Leitung von Staatssekretär *Richard Drautz* standen zunächst in Antwerpen Gespräche mit der Hafendirektion sowie mit Verantwortlichen von Wincanton, als Vertreter der Logistikdienstleistungsbranche, auf dem Programm.

In Brüssel wurden dann am nächsten Tag in den Räumen der Landesvertretung aktuelle Projekte der Abteilung Landverkehrspolitik in der EU-Kommission vorgestellt. Insbesondere die Empfehlung zur Bepreisung externer Effekte, die sich in weiteren fünf Eurocent je Kilometer niederschlagen wird und eine 'Quasi-Maut-Erhöhung' darstellt, wird für Aufsehen sorgen.

### Kernaussagen Diskussionsrunde Hafendirektion

- Vor dem Hintergrund, dass große Seeschiffe nur noch einen ARA-Häfen respektive Hamburg anlaufen, hat Antwerpen als – nach eigenen Angaben – heute einziger großer europäischer Hafen mit freien Abfertigungskapazitäten einen strategischen Vorteil. Zudem seien in Antwerpen reedereiübergreifend die Terminalumschlagskosten am kostengünstigsten, was einen monetären Vorteil von 35 bis 40 EUR/TEU ausmache.
- So sollen die Hafenkapazitäten bis 2011 um 4,2 Prozent/a steigen, bei einer gleichzeitig global prognostizierten Steigerung des Containeraufkommens von 7,8 Prozent/a – eine Prognose, die allerdings vor den Unwägbarkeiten der aktuellen Wirtschaftslage getroffen wurde.
- Als grundsätzliches Problem werden die signifikanten Wartezeiten gesehen. Nicht nur 73 Prozent der Containerschiffe kamen verspätet, sondern auch Binnenschiffe haben mit Wartezeiten von zwei Tagen zu kalkulieren.
- Fördert der Hafen Antwerpen auch die Anlieferung von Containern per Barge, so sind doch die abzuladenden Containermengen pro Terminal zu klein und die Rundfahrten der Binnenschiffe im Hafen zu kostenintensiv. So gibt es konkrete Überlegungen, vor dem Hafen Antwerpen einen Hub zur Vorkommissionierung zu bauen und somit die Anlieferung aus den Binnenhäfen zu optimieren. In letzter Konsequenz wird damit das im Handel bekannte Cross-docking-System angedacht: Senderreine Komplettladungen auf großen Binnenschiffen werden zu terminalspezifischen Sendungen kleiner Binnenschiffe (um-) sortiert. Damit ist ein 'Milk-run-Verkehr' von Terminal zu Terminal nicht mehr notwendig.

### Kernaussagen Diskussionsrunde Wincanton

- Investitionen in die Hinterlandanbindung sind – gemessen an den Investitionen in Schiffe und Seehäfen – in vielen Ländern völlig unausgewogen, weil nicht ausreichend. Schon heute sind – auch in globaler Hinsicht – die Inbound- wie Outboundströme zum/vom Hafen die größten Engpässe; eine Situation, die sich in Deutschland beispielsweise um Hamburg herum in den Stauungen auf der Autobahn A7 niederschlägt.
- Auch und insbesondere vor diesem Hintergrund ist eine Forcierung des Ausbaus der Bahn- oder Binnenwasserstraßenanbindung eine politische Aufgabe.

- Jedoch: Die optimierte Bahnanbindung an die aktuell attraktiv erscheinenden Südhäfen Genua und Marseilles wird auch in naher Zukunft am schleppenden Ausbau der Bahn über die Alpen respektive entlang der Rheintalschiene scheitern.



Abb. 1: Fahrt über das DP World Terminal  
 Quelle: TIM CONSULT

### Kernaussagen Diskussionsrunde EU-Kommission

- Zur Verkehrsvermeidung respektive zur Lenkung des Verkehrs, was auch und insbesondere den Wechsel der Verkehrsträger umfasst, sollen in Zukunft alle durch eine Fahrzeugbewegung verursachten Kosten erfasst und auf den gefahrenen Kilometer umgelegt werden. Man spricht in diesem Zusammenhang von der Internalisierung (negativer) externer Effekte.
- Objektiv betrachtet sind die wenigsten Gesellschaften zu einer solchen Diskussion bereit, die auch den Pkw einbezieht. Der subjektive Eindruck höherer negativer Effekte durch den Lkw wiederum lässt – wie schon bei der Mautdiskussion – die politische Akzeptanz erahnen.
- Die EU wird ihren Mitgliedsländern daher vorschlagen, die von ihr berechneten externen Kosten des Lkw-Verkehrs auf die aktuellen Kosten des Lkw-Verkehrs aufzuschlagen. Aktuelle Rechnungen, die auf den wissenschaftlichen Grundlagen der letzten 30 Jahre basieren, gehen von fünf Eurocent/km aus, die zusätzlich zur regulären Maut erhoben werden sollten.
- Externe Kosten sind nun per se schwer zu quantifizieren ('Was kostet Lärm?'), daher sollen zu Beginn und zur Gewinnung von Akzeptanz in der Öffentlichkeit die weniger problematischen Faktoren Lärm, Stau und Umweltverschmutzung (exkl. CO<sub>2</sub>, da dieses schon in regulärer Maut eingepreist ist) berücksichtigt werden. Weitere wissenschaftlich begründete negative externe Effekte, wie beispielsweise die Landschaftszerschneidung durch Straßen, sollen zu einem späteren Zeitpunkt hinzukommen.
- Interessant: Der Transport via Binnenschiff auf dem Rhein kann aufgrund bestehender Regelungen ('Mannheimer Akte von 1868') nicht bepreist werden. Es gilt weiterhin die Freistellung des Rheins von Schifffahrtsabgaben.

Vor dem Hintergrund von 'Green Logistics' eine Änderung des Verhaltens der Spediteure hin zu einem umweltgerechte(re)n Verhalten mittels der Einführung eines solchen Verschmutzungsprinzips zu bewirken, wurde von den Delegationsmitgliedern sehr skeptisch gesehen. So seien die Zuschläge dafür noch zu gering.

---

Dr. Michael Schröder  
Projektleiter  
+49 (0) 621 150 448-87  
[m.schröder@timconsult.de](mailto:m.schröder@timconsult.de)

[Inhaltsverzeichnis](#)

## TIM CONSULT eröffnet neuen Standort in Moskau

Um der steigenden Kundennachfrage nach Logistikberatung im russischen Markt gerecht zu werden, hat TIM CONSULT den Schritt ins Ausland mit einem ersten neuen Standort gewagt.

Seit dem 01. Dezember 2008 ist unser Büro in Moskau live!

Einzelne Projekte, auch für russische Firmen, wie den Fashion-Einzelhändler Woolstreet und den Herrengeschäftler Henderson, wurden bereits erfolgreich über diesen Standort abgewickelt.

Unsere Präsenz im russischen Markt wird zusätzlich durch unsere Zusammenarbeit mit unserem Partner Accensis CIS, einer Moskauer Beratung im Bereich Retail und IT-Implementierung, gestärkt. Zusammen verfügen wir über eine schlagkräftige Mannschaft mit sowohl westlicher als auch lokaler Erfahrung in allen Aspekten der Supply-Chain-Optimierung – auch in den schwierigen russischen Verhältnissen.

Gerade im letzten aktuellen Projekt hat sich erneut gezeigt, dass durch eine geschickte Gestaltung der Supply Chain und eine angepasste Auswahl der Transportmodi erheblich Zeit und Kosteneinsparungen möglich sind. Gerade jetzt in einer Marktkonsolidierung ist dies eine wichtige Voraussetzung zur Absicherung des Erreichten und zum erfolgreichen Neustart in die nächste Wachstumsphase.

Mit dieser lokalen Präsenz erwarten wir zudem, der TIM CONSULT-Russland-Initiative zusätzliche Impulse geben zu können.

Gerne stehen wir Ihnen mit unserem Know-how in diesen schwierigen Zeiten zur Verfügung.



TIM CONSULT GmbH  
Büro Moskau  
55, Mozhaiskoe shosse,  
Odintsovo / Moscow  
Tel.: +7 926 245 26 32

---

Michael Boos  
Principal  
+49 (0) 621 150 448-65  
[m.boos@timconsult.de](mailto:m.boos@timconsult.de)

---

[Inhaltsverzeichnis](#)

## **Vorankündigung: TIM CONSULT auf der LogiMAT 2009**

Vom 3. bis zum 5. März 2009 treffen sich Europas Intralogistiker erneut in der Neuen Messe Stuttgart zur 7. Internationalen Fachmesse für Distribution, Material- und Informationsfluss, der LogiMAT 2009.

Auch TIM CONSULT wird wieder mit einem eigenen Stand vertreten sein. Als besonderes Highlight präsentiert TIM CONSULT in diesem Jahr auf der LogiMAT den neuen TC-PlanoGrapher. Dabei handelt es sich um ein Softwareinstrument, welches bei der Optimierung der Artikelallokation im Lager einfach und nachhaltig unterstützt (siehe hierzu auch die Produktvorstellung in diesem Newsletter).

Neben dem TC-PlanoGrapher informieren wir Sie an unserem Stand 416 in Halle 5 gerne über unser vielfältiges Spektrum an Beratungsdienstleistungen, insbesondere im Bereich Logistics Engineering.

Gewinnen Sie zudem ein 'Porsche-Wochenende' im Rahmen unseres diesjährigen LogiMAT-Preisausschreibens!

Wir freuen uns darauf, Sie an unserem Stand begrüßen zu dürfen.

Es helfen Ihnen gerne:

---

Frieder Töpfer  
Principal  
+49 (621) 150448-75  
[f.toepfer@timconsult.de](mailto:f.toepfer@timconsult.de)

Marco Krämer  
Projektleiter  
+49 (621) 150448-80  
[m.kraemer@timconsult.de](mailto:m.kraemer@timconsult.de)

[Inhaltsverzeichnis](#)

## Neue Verstärkung im Team

Dipl.-Kfm. Oliver Boldt, Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Mannheim; Schwerpunkte Logistik, Marketing und Psychologie. Abschluss als Diplom-Kaufmann; im Anschluss wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Unternehmensführung & Logistik der Technischen Universität Darmstadt; im Dezember 2008 Promotion zum Dr. rer. pol. mit einer Dissertation über unternehmensübergreifendes Qualitätsmanagement im Kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße.

Herr Boldt verfügt über Projekterfahrung im Bereich Schienen- und Straßengüterverkehr und Supply Chain Management.

Seit 1. November 2008 Mitarbeiter bei TIM CONSULT im Bereich Business Logistics.

---

Oliver Boldt  
Seniorberater  
+49 (0) 621 150 448-92  
[o.boldt@timconsult.de](mailto:o.boldt@timconsult.de)

[Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Kontakt

TIM CONSULT GmbH  
L15, 12–13  
D-68161 Mannheim

Mail: [newsletter@timconsult.de](mailto:newsletter@timconsult.de)  
Tel.: +49 (0) 621 150 448-0  
Fax: +49 (0) 621 150 448-99  
Web: <http://www.timconsult.de>

Geschäftsführer Björn Klippel  
Registergericht Mannheim  
HRB 8528

[Inhaltsverzeichnis](#)

---

Liebe Leserin, lieber Leser,

sofern Sie den Newsletter zukünftig nicht mehr beziehen möchten, so klicken Sie bitte hier: [Unsubscribe Newsletter](#)

---

© 2008 by TIM CONSULT. Neben unseren eigenen Recherchen verarbeiten wir auch Informationen diverser öffentlich erscheinender Fachzeitschriften und Tageszeitungen. Die dargestellten Informationen geben die subjektive Einschätzung von TIM CONSULT wieder.

TIM CONSULT übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit der im Newsletter dargestellten Informationen. Die Weitergabe der Daten in jedweder Form bedarf der schriftlichen Zustimmung von TIM CONSULT.

Der Inhalt dieser E-Mail ist vertraulich. Falls Sie nicht der angegebene Empfänger sind oder falls diese E-Mail irrtümlich an Sie adressiert wurde, verständigen Sie bitte den Absender sofort und löschen Sie die E-Mail sodann. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Übermittlung sind nicht gestattet. Die Sicherheit von Übermittlungen per E-Mail kann nicht garantiert werden.

The content of this e-mail is confidential. If you are not the named addressee or if this transmission has been addressed to you in error, please notify the sender immediately and then delete this e-mail. Any unauthorized copying and transmission is forbidden. E-Mail transmission cannot be guaranteed to be secure.

---